



A.S.B.L.  
**AMICALE  
DES  
CONDUCTEURS  
LIEGE & HUY**

Belgique - België  
P.P. - P.B.  
4400 FLEMALLE HAUTE  
BC30162

P705008

Secrétariat et éditeur  
responsable

MICHELLE Pierre-Yves  
Rue de l'arbre Saint Michel, 12  
4400 FLEMALLE

Composition et mise en page PY. Michelle

Destinataire



**PERIODIQUE TRIMESTRIEL - SEPTEMBRE 2012 - N°118 - LIEGE X**



150 B ET P



# PROGRAMME DES ACTIVITES DE L'AMICALE

Vendredi  
20 Janvier 2012

Assemblée générale

19h30 : Dépôt des  
Conducteurs.

Samedi  
24 Mars 2012

Repas de retrouvailles

A la ferme du Haras à Wegnez

Samedi  
5 Mai 2012

Excursion

Visite de Bruxelles et de  
l'Atomium

Samedi  
28 Juillet 2012

Barbecue avec sa journée détente et  
match de foot

Au terrain de foot de Beaufays

Samedi  
13 Octobre 2012

Bal avec son souper

Au Vieux Souxhon à Flémalle

Vendredi  
18 Janvier 2013

Assemblée Générale

19h30 : Dépôt des  
conducteurs.

## Dernier train



Gérard  
Bertrand  
17 février 2012



Jacques  
Libert  
17 février 2012



Roger  
Tahay  
16 Mars 2012



Philippe  
Demeyer  
30 Mars 2012



Daniel  
Capitaine  
06 Avril 2012



Jean-Marie  
Calbert  
13 Avril 2012



Alfred  
Dalemans  
20 Avril 2012



Stanislas  
Debski  
11 Mai 2012



René  
Swinnen  
15 Juin 2012

Arrivée en gare de Liège Guillemins et verre de l'amitié à la gare d'Angleur



Du sport, de l'ambiance, de la bonne humeur, menu idéal pour réussir notre journée barbecue à Beaufays. Petit regret à l'égard de la météo qui nous a quelque peu boudé ; heureusement, lorsque la tempête s'est abattue sur nos têtes, tous les participants étaient à l'abri hormis quelques irréductibles qui en ont profité pour faire du parapente.

Nous enchaînons nos activités avec la soirée annuelle qui revêtira cette année un caractère particulier puisque nous fêterons les 30 ans de l'amicale.

Nous espérons que vous serez nombreux à nous rejoindre pour congratuler nos jeunes retraités.

Rendez-vous le 13 octobre prochain à Flémalle.

Jean Marenne

1933

France

## « 159 B ET P »

*Dénommée couramment type Décapod à l'époque, la locomotive type 150 est la machine puissante pour trains de marchandises lourds de l'entre-deux-guerres. Il est certain que l'Allemagne est la championne du genre, mais d'autres réseaux européens suivent le mouvement et celui du Nord, en France, construit des 150 dès 1912 pour la traction des trains de charbon. Les 5-1200 de 1933, et les 150 B et P SNCF en sont l'accomplissement.*

### L'étude des 5-1200 Nord

Elles ne sont pas, à vrai dire, une modification des 5000 Nord, mais bien une étude nouvelle menée par l'ingénieur De Caso. Construites entre 1933 et 1935 par les ateliers d'Hellemmes et de La Chapelle, ces locomotives ont des performances supérieures à celles des 5000, notamment avec une vitesse passée de 90 à 105 km/h, la remorque de trains de 2500 t au lieu de 2000 t.

#### La longue évolution du type 150 Nord

Dès 1912, le réseau du Nord met en service deux locomotives type 150, les 5001 compound et 5002 à simple expansion. - En 1914, une petite série de 8 exemplaires est en service: les 5003 à 5006 et 5016-5017. La 5002 à simple expansion ne donne pas satisfaction, et elle est transformée en compound en 1923. La série 5000 est complète en 1930, avec la livraison de la 5120. Notons que toutes les machines existantes en 1926 sont dotées d'un réchauffeur et, en 1936, d'un échappement Lemaître avec cheminée de fort diamètre.

La nouvelle série 5-1201 à 5-1230, étudiée par Marc de Caso, sort à partir de 1933. Dotées de cylindres très volumineux en acier moulé et de la chaudière des fameuses Super-Pacific série 3-1200, ces machines sont très puissantes et deviendront les 150 B de la SNCF en 1938. La SNCF ajoute, entre 1939 et 1947, une série ultime de 115 machines, les 150 P, identiques aux 150 B sauf pour le chargement automatique par stocker appliqué à partir de la 150 P 51

Le moteur est à cylindres haute pression extérieurs et comporte des tiroirs cylindriques de 380 mm en basse pression et de 300 mm en haute pression. Les marches haute et basse pression peuvent être séparées, ce qui facilite ce que l'on appelle «les coups de collier» en termes de métier, c'est-à-dire les efforts exceptionnels.

### Le service effectué

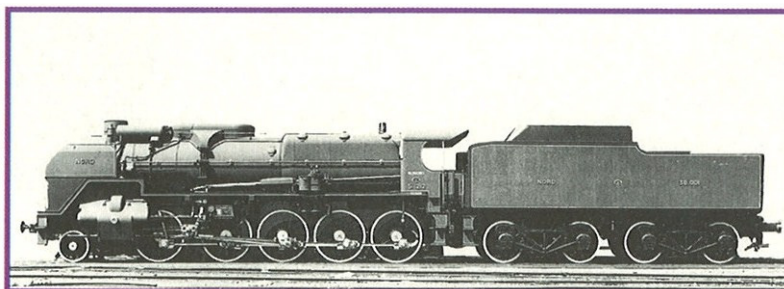
Se montrant capables d'atteindre 128 km/h lors d'essais, les 5-1200 sont capables aussi d'arracher des trains de 2500 t de houille et de soutenir 70 à 80 km/h avec une telle charge. On estime la puissance maximale à environ 2360 ch.

Devenues 150 B en 1938, prolongées par les 150 P en 1939, ces locomotives sont affectées à la remorque des trains de charbon des bassins houillers du réseau Nord, principalement de Lens à Paris ou à Hirson. Les charges en direction de Paris atteignent couramment 2200 t, tandis que la ligne de Hirson permettait 1250 t. Le spectacle, très «médiatisé», de ces interminables trains formés de wagons à bogies à déchargement automatique de ligne très moderne est, pour

| Caractéristique techniques                                         |
|--------------------------------------------------------------------|
| Type : 150                                                         |
| Moteur compound 4 cylindres                                        |
| Cylindres haute pression:                                          |
| 490 x 640 mm                                                       |
| Cylindres basse pression:                                          |
| 680 x 700 mm                                                       |
| Diamètre des roues motrices: 1550 mm                               |
| Surface de la grille du foyer: 3,5 m <sup>2</sup> (150 P: 3,56 in) |
| Pression (le la chaudière: 18 kg/cm <sup>2</sup>                   |
| Contenance du tender en eau 34 t                                   |
| Contenance du tender en charbon: 9,8 t Masse: 104,32 t             |
| Longueur: 12,53 m                                                  |
| Vitesse: 105 km/h                                                  |

le réseau Nord et la toute jeune Société nationale des Chemins de fer français, l'image même de la modernité du chemin de fer à l'époque et de son rôle irremplaçable en matière de transports industriels. Les locomotives électriques CC 14000 et 14100 prolongeront l'œuvre des 150 Nord à partir des 4 dernières années 1950.

*En couverture et ci-dessous, les 5-1200 Nord, futures 150 B SNCF, sont les locomotives françaises pour trains de marchandises les plus réussies, et, certainement, les plus élégantes. La parenté avec les Super-Pacific est évidente. Notez l'importance du bloc-cylindres.*



**SAMEDI 13 OCTOBRE 2012**

# **Grand Bal Annuel.**



Cette année c'est à Flémalle, à partir de 18h30, que nous nous rendons pour notre bal de fin d'année.

En effet c'est au « Vieux Souxhon », que nous allons passer la soirée.



A l'honneur cette année nos jeunes pensionnés parus dans le rail entre Septembre 2011 et Aout 2012. Nous fêterons donc, nos amis Jean Luc Moineau, Christian Hellas, Guy Léonard, Daniel Capitaine, Jacques Libert, Jean Marie Calbert, Alfred Dalmans, Stanislas Debski et Jean-Pol Wilket.

Après le verre de bienvenue et la mise à l'honneur de nos jeunes retraités, nous dégusterons un repas préparé par le personnel du « Vieux Souxhon ».

Au Menu vous aurez le choix entre deux entrées et deux plats.

Le repas se composera d'une entrée au choix, d'un potage commun, d'un plat au choix, d'un dessert commun et du café.

Une participation de 28€ sera demandée pour les adultes membres, de 32€ pour les adultes non membres et de 15€ pour les enfants de moins de 12 Ans.



### **Au menu :**

#### Entrée :

- A : Duo de pêche au crabe et tomate crevettes.  
B : Frisée aux lardons et vinaigre de framboises.

#### Potage :

Crème cressonnière

#### Plat :

- C : Filet de cabillaud sauce homardine, pomme vapeur et ses petit légumes  
D : Pintadeau aux griottes et à la krik, pomme au thym.

#### Dessert :

Crêpes glacées flambées



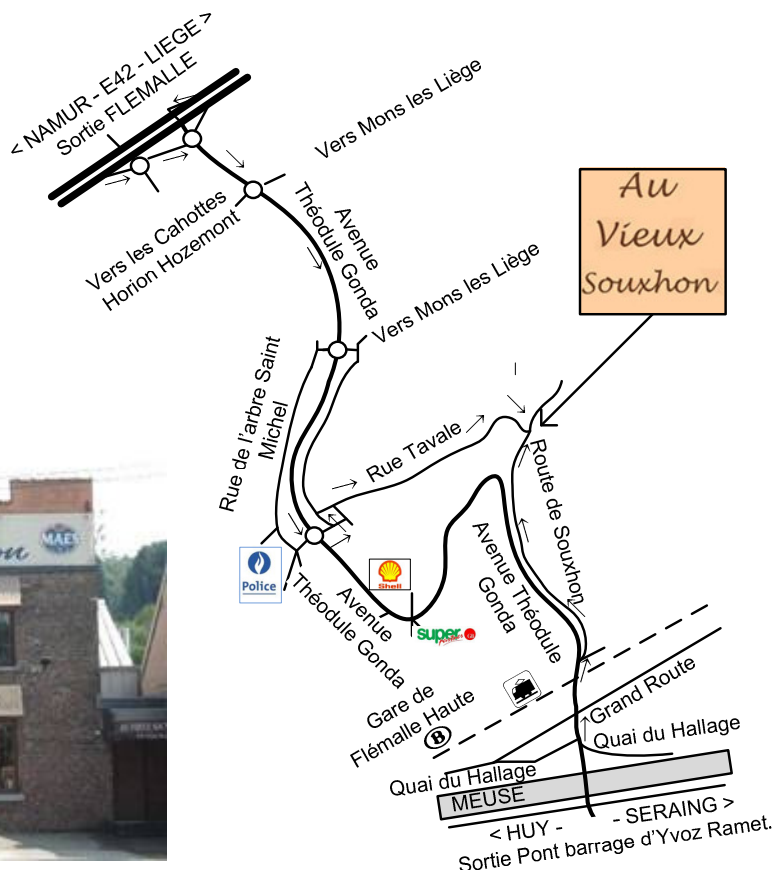
Après ce succulent repas, nous pourrons digérer en remuant au rythme endiablé de la musique, grâce au DJ de la salle.

Les inscriptions doivent nous parvenir avant le 30 septembre, soit :

- Dans la boîte aux lettres de l'amicale au local des conducteurs de Liège.
- Chez Yvette PONS Impasse des Botteresses, 2 4340 AWANS
- Par téléphone au 0476/30.60.51 (Yvette PONS après 17H).
- Par mail à [amicalefly@hotmail.com](mailto:amicalefly@hotmail.com).

Adresse du jour:

« Au Vieux Souxhon »  
Route de Souxhon, 266  
4400 FLEMALLE



Payement au compte de l'amicale BE 76 0011 5061 3895.

## Bulletin de participation au Bal du 13 octobre 2012

Bulletin à faire parvenir au secrétariat avant le 30 septembre.

Je soussigné .....désire participer au bal du 13 octobre 2012.

| Nom /Choix | A | B | C | D |         |
|------------|---|---|---|---|---------|
| .....      |   |   |   |   | à.....€ |
| .....      |   |   |   |   | à.....€ |
| .....      |   |   |   |   | à.....€ |
| .....      |   |   |   |   | à.....€ |
| .....      |   |   |   |   | à.....€ |
| .....      |   |   |   |   | à.....€ |
| TOTAL      |   |   |   |   | =.....€ |

Que je verse au compte BE 76 0011 5061 3895 de l'Amicale.

Signature

Définition : Desprogiennes

SECRET : Information que l'on ne communique qu'à une seule personne à la fois.

SNOBISME : Action de s'acheter des choses qu'on n'aime pas avec de l'argent qu'on n'a pas dans le but d'impressionner des gens qu'on n'aime pas.

SYNONYME : Mot à écrire à la place de celui dont on n'est pas certain de l'orthographe.



Petit rappel pour les distraits,  
n'oubliez pas votre cotisation 2012,  
elle est de 13 € au n° de compte de  
l'amicale des conducteurs de Liège Guillemins et Huy  
(n° BE 76 0011 5061 3895) avec la mention cotisation 2012.

Bulletin de participation au bal du 13 octobre 2012

Le petit mot du secrétariat :

**Attention très important : Rappel.**

Chers amis,

Voilà nous avons trouvé une nouvelle imprimerie, mais malheureusement comme prévus les frais d'impression seront supérieurs à notre précédent contrat. Afin de réduire les frais et de faciliter la distribution, je réitère ma demande pour avoir le maximum d'adresses mail (ou la confirmation que celle que nous avons est toujours la bonne). Chaque périodique envoyé par mail est un périodique papier en moins à imprimer. Donc des frais en moins, donc une cotisation qui augmentera moins vite et moins fort.

Une erreur s'est glissée lors de l'impression de certains billets de tombola. Certains numéros reviennent deux fois et d'autres sont manquants. Lors du tirage, afin d'éviter des doublons ou le tirage d'un numéro inexistant, comme nous connaissons les numéros incriminés, nous garderons le numéro précédent ou suivant qui se trouve sur le même carnet. Comme ça le propriétaire du carnet ou le numéro aurait dû se trouver recevra tout de même le lot auquel il a droit.

Le Secrétariat



*Ne crains rien, car Je suis avec toi.*  
Gn 26,24

Le Seigneur a accueilli dans sa maison

## Henri WANSART

**Veuf de Jeanne DIFFELS**

décédé ce jour à l'âge de 90 ans, réconforté par le sacrement des malades.

Marianne et Clément PAQUAY-WANSART  
Valérie et Eric, Romain, Antoine, Lucas  
Stéphane et Mounia, Norah

Jacqueline (?) et Jean DRION-WANSART et Alexa SCHMITZ  
Nathalie et Bernard  
Florence et Nicolas  
Céline et François  
Maxim  
Yann

Eugène et Francine WANSART-WAILAND  
Mathieu  
Thomas  
Jean-François

Gertrude WANSART-LEJEUNE  
ses enfants, petits-enfants et arrière-petite-fille

Gabrielle, Jacky et Didier  
Sa sœur, ses neveux, nièces, cousins et cousines  
Les familles WANSART, DIFFELS et apparentées.

ses enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants  
sa compagne  
ses filleuls

La liturgie des funérailles sera célébrée le mercredi 8 février 2012 à 10 heures  
en l'église paroissiale de WAIMES, suivie de la crémation.  
Départ de la maison mortuaire à 9h45.  
Veillée d'adieu à l'église, mardi à 19h30.  
Notre cher défunt repose à son domicile où la famille souhaite recevoir les visites de 15 à 19h.  
4950 WAIMES, rue Antoine 4, Beaufays et Born, le 05 février 2012.

Les personnes qui désirent témoigner leur sympathie par un don de fleurs peuvent en verser le montant soit pour  
Clémence Léscoq « Les Enfants de Kinshasa » au compte BE54 2670 2302 7314, soit à l'ASBL « Aide aux Malades du  
Cancer du Sud des Cantons de l'Est » au compte BE54 0012 1461 4697, avec la mention « Henri Wansart ».

Vous pouvez déposer vos condoléances sur [www.enaos.net](http://www.enaos.net) (code 405)

PF et Fleurs Chavet sa Faymonville 003/679981

# Rions un peu

Toute ressemblance avec une personne .....patati .....patata...  
ne serait que pure coïncidence.



Un homme âgé est arrêté par un barrage de police vers 2 heures du matin.  
Le policier lui demande où il va à cette heure de la nuit.  
L'homme répond : "Je me rends à une conférence sur l'abus d'alcool et ses effets sur le corps humain, ainsi que sur le tabac et les soirées tardives.  
Le policier pas convaincu demande alors : "Vraiment, et qui est ce qui donne cette conférence à une heure pareille ?"  
L'homme répond : "Comme d'habitude, ça va être ma femme."



Le docteur informe le mari qu'aucune partie de peau prélevée sur son corps ne pouvait être greffée dans sa figure, parce qu'il était trop maigre.  
Alors l'épouse offre de donner de sa peau. Cependant, la seule partie de peau qui pouvait être prélevée selon ce que le docteur trouvait acceptable devait provenir de la peau des fesses de la dame.  
L'homme et la femme convinrent qu'on ne dirait à personne d'où la peau provenait et ils exigèrent le même secret de la part du médecin.  
Après tout, c'était un sujet très délicat. Après que la chirurgie fut complétée tout le monde était stupéfié de voir la nouvelle figure de l'homme.  
Il paraissait un plus bel homme, beaucoup plus que ce qu'il avait l'air avant! Tous ses amis et sa famille n'arrêtaient pas de pérorer sur son apparence de jeune beauté!  
Un jour, il était seul avec son épouse et il débordait d'émotions à cause de son sacrifice...  
Il dit: "Chérie, je veux simplement te remercier pour tout ce que tu as fait pour moi.  
Comment puis-je te récompenser?"  
Elle lui répond: "Mon chéri, j'ai tous les remerciements dont j'ai besoin à chaque fois que je vois ta mère t'embrasser sur les joues."



Un petit garçon arrive en courant vers sa mère :  
- Maman, j'ai vu le coq s'accoupler dix fois, ce matin !  
Sa mère :

- Va donc dire ça à ton père, il comprendra.

Le petit garçon va informer son père :

- Papa, maman m'a dit de te dire que j'ai vu le coq s'accoupler dix fois ce matin et que tu comprendrais...

Son père :

- Est-ce que les dix fois, c'était avec la même poule ?

- Non.

- Va donc le dire à ta mère, elle comprendra....



## Divine mais impossible à retenir :

Un homme comparaît devant le juge parce qu'il a tué sa femme.

Juge : « C'est un grave délit ; si vous pouvez apporter des circonstances atténuantes, la peine sera allégée ».

L'homme : « Elle était bête ; je devais tout simplement la tuer ».

Juge : « Ceci n'est pas une déclaration atténuante ; si vous ne voulez pas rester toute votre vie derrière les barreaux, vous devrez venir avec autre chose ».

Sur quoi l'homme déclare : « On habitait dans un appartement. Au 12<sup>me</sup> vivait une famille avec 2 enfants. C'était pénible, le fils de 12 ans n'avait que 90 cm et la fille de 19 ans que 85 cm ».

Un jour, je dis à ma femme : « C'est quand même triste les enfants de ces gens ».

« Oui, répond-elle, ce sont des Pyrénées. »

Je lui dis : « Tu veux dire des Pygmées ».

« Non, me dit-elle, Pygmées, c'est ce que tu as sous la peau et qui fait les taches de rousseur. »

Je dis : « Ça ce sont des pigments ».

« Non, dit-elle, pigment, c'est une formation rocheuse qui forme un fronton. »

Je réponds : « C'est le pédiment, ça ».

« Non, répond-elle, le pédiment est l'homme qui en rue demande l'aumône. »

« Vous comprenez, Monsieur le Juge, que je n'avais plus envie de lui répondre qu'il s'agissait d'un mendiant. Je m'assis donc dans le fauteuil pour lire mon journal. »

Soudain, ma femme vient avec la locution suivante, et je me dis : « Elle est bonne pour l'asile ».

« Chéri, regarde un peu », et elle me montre une phrase dans un livre ouvert sur la table : Het zonnedak van de handtas was de lerares van pooier 15.

« Mais chérie, lui dis-je, on ne traduit pas comme ça La Marquise de Pompadour est la Maîtresse de Louis XV. Cela signifie De Marquise van Pompadour was de maîtresse van Louis de 15.

« Non, me réplique ma femme, tu dois traduire cela littéralement : La Marquise -> het zonnedak, Pompadour -> de handtas, la maîtresse -> de lerares, Louis XV -> de pooier. Tu penses si je le sais, moi, j'ai eu des cours de Néerlandais, en extra d'un recteur ».

« Tu veux dire un lecteur. »

« Non, continue-t-elle, Lecteur est un héros romain. »

Je dis : « C'est Hector et il était Troyen ».

« Non, me dit-elle, Hector est une mesure agraire. »

« Mais non, ça c'est hectare. »

« Non, poursuit-elle, Hectar est une boisson divine. »

« Tu veux dire le nectar sans doute ? »

« Non, le nectar est une rivière au sud de l'Allemagne. »

« Ça, c'est la Neckar. »

Ma femme : « Tu connais cette chanson : Sur les rives de la Neckar, sous la pleine lune argentée. Je l'ai encore chantée avec une amie en duet ».

« En duo, je présume. »

« Non, un duo, c'est quand deux hommes se battent au sabre. »

Je lui réponds que ça, c'est un duel !

« Mais non, dit-elle, un duel, c'est un long couloir noir dans la montagne, d'où sort un train. »

« Monsieur le Juge, à ce moment-là, j'ai pris le marteau et je lui ai fracassé le crâne. »

Ils se taisent... Puis le Juge :

« Acquitté ! Je l'aurais déjà massacrée à Hector... »

**MOTS CROISÉS :****HORIZONTALEMENT :**

1 Poupées nues. 2 Congénitale. N'accouche pas. 3 Prendre le risque. Il imposa le style new-look. 4 Pas vraiment séduit. 5 Etre conjugué. Station thermale. 6 Combattante. 7 Eté hilare. Un certain acide. Pour moi. 8 Hérité. 9 Indemnité. Ancien service obligatoire. 10 Sensibilité. Expression d'une volonté. 11 Froncée. 12 Boucher avec un enduit. Atome électrisé. 13 Découronnement

**VERTICALEMENT :**

1 Susceptible de disparaître clans la nature. 2 Parties de siècle. Appartements de luxe. Première de portée. 3 Apathique. Habitué. 4 Régit. Subtilisé. Cri de court. 5 Arrivé. Possession. 6 Suprêmes. Vieilles traditions. 7 Fusionne. Recouverte de champignons microscopiques. 8 Dans un Etat brésilien. Prêts à tirer. Chevalier travesti. 9 Répétée souvent. Considère

|    | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 2  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 3  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 4  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 5  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 6  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 7  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 8  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 9  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 10 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 11 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 12 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| 13 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |

**MELI MASQUE :**

Il faut trouver tous les mots de la liste (1) dans la grille. Ils y sont mêlés horizontalement, verticalement, en diagonale et ce, dans les deux sens. Une fois ces mots repérés, les lettres non utilisées réunies dans l'ordre normal de lecture (de gauche à droite et de haut en bas) vous permettront de reconstituer l'énigme(2).

|          |          |          |          |
|----------|----------|----------|----------|
| AIGRETTE | ENSABLER | LESINER  | PERCHOIR |
| ALLÉCHER | ENVIE    | MÉLANGER | POUDRIER |
| APPORTER | ÉPLUCHER | MEUBLE   | PROSPERE |
| ARRONDIE | EXPIRE   | MINUTER  | RAPEUX   |
| AVOUEUR  | EXTÉNUER | MOITEUR  | RÉAPPARU |
| CENTAURE | FLAIRE   | ODORANTE | REDEVENU |
| CERTAIN  | GAGNEUR  | PALISSER | REMEDE   |
| CHARABIA | GOUPILLE | PASSION  | RETENU   |
| CHENAPAN | HISSE    | PATIENCE | SOMMAIRE |
| DÉSARROI | INESPERE |          | SOURNOIS |
| DÉTENDRE | INJECTER |          | SURLIGNE |
| DUREMENT | INVALIDE |          | TAMBOUR  |
| ECORNURE | LABRADOR |          |          |

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I | E | N | G | I | L | R | U | S | R | R | E | E | P | A |
| N | N | L | R | E | M | E | D | E | E | R | I | A | I | P |
| J | R | E | E | N | N | A | V | D | U | D | T | G | N | P |
| E | R | S | G | T | G | E | A | N | I | R | O | V | O |   |
| C | U | E | S | P | A | V | T | O | E | E | U | U | A | R |
| T | O | H | I | C | E | N | R | N | T | R | O | P | L | T |
| E | V | C | H | N | E | R | C | T | X | E | B | I | I | E |
| R | A | E | U | C | A | E | E | E | E | T | M | L | D | R |
| O | U | L | A | B | R | A | D | O | R | E | A | L | E | U |
| R | U | L | J | I | O | L | A | M | E | N | T | E | R | N |
| C | R | A | P | E | U | X | E | P | L | U | C | H | E | R |
| U | H | X | P | P | R | C | H | E | N | A | P | A | N | O |
| S | E | A | E | T | A | R | E | A | P | P | A | R | U | C |
| S | E | R | R | N | N | S | E | R | I | A | L | F | D | E |
| O | T | E | C | A | S | E | S | L | E | S | I | N | E | R |
| U | N | G | H | E | B | A | M | I | B | P | S | A | S | T |
| R | A | N | O | I | S | I | B | E | O | U | S | S | A | A |
| N | R | A | I | V | I | S | A | L | R | N | E | O | R | I |
| O | O | L | R | N | M | O | I | T | E | U | R | M | R | N |
| I | D | E | T | E | N | D | R | E | I | R | D | U | O | P |
| S | O | M | M | A | I | R | E | R | E | T | U | N | I | M |

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|   |   |   | 4 |   |   |   | 5 | 1 |
|   | 7 |   |   | 5 | 9 |   |   |   |
|   | 5 | 4 | 1 | 3 | 7 |   | 8 | 2 |
| 5 |   | 7 | 3 | 4 | 2 | 6 |   |   |
|   |   |   |   |   | 6 |   |   |   |
| 4 | 9 | 6 | 8 | 1 |   |   |   |   |
| 9 | 4 | 8 | 6 |   |   | 3 | 2 |   |
|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|   |   | 2 |   |   |   | 1 | 6 | 9 |

**SUDOKU :**

Remplissez chaque grille avec des chiffres de 1 à 9, afin que, dans chaque ligne, chaque colonne et chaque bloc de 3 cases par 3, il y ait tout les chiffres de 1 à 9.

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | 2 |   |   |   |   | 9 |   |   |
|   |   | 3 |   | 4 |   | 7 | 6 |   |
|   |   | 7 | 1 |   |   |   | 8 | 3 |
| 3 | 1 |   |   | 6 |   | 8 |   |   |
| 2 |   | 9 | 7 |   | 8 |   |   | 5 |
|   |   |   |   |   | 1 |   |   |   |
|   | 4 |   |   |   | 5 | 6 |   |   |
|   |   |   |   |   | 2 |   | 9 |   |
|   |   |   | 6 | 8 |   | 4 |   | 1 |

## Chapitre IX

### Enfin Paris

J'arrivais rapidement à Paris. Auparavant, Georges Vaudet, inspecteur à Paris, m'avait appelé et demandé : « Dis-donc Pierre, sur tes desiderata, tu as indiqué Paris ; tu ne te dégonfles pas ? »

Depuis longtemps, de longues discussions avec mon épouse nous avaient décidés à connaître d'autres horizons. Peu enthousiasmés d'aller à Paris, de quitter les copains, les enfants firent d'abord grise mine ; nous finîmes par opter tous pour Paris. Ce fut la course pour les inscriptions aux écoles : personne n'eut à le regretter, les enfants l'avouèrent bientôt.

Nous étions logés rue Coriolis à moins de trois minutes du dépôt du Charolais. Les écoles étaient à dix minutes.

La voie principale N° 1 passait au pied de l'immeuble. La locomotive diesel CC 72000, en tête du train Paris-Clermont nous réveillait en sursaut, à 7 h 05 tous les matins. Puis, c'était la ruée des banlieusards dans la rue Coriolis qui resta pavée encore longtemps, ce qui rendait la circulation très bruyante. Heureusement que toute la tribu rentrait à la campagne le week-end pour se ressourcer. Une nouvelle vie commençait.

Encore quelques semaines avec des horaires décalés et le travail sédentaire de programmation puis de chef de feuille commencèrent.

Chaque dépôt, malgré une organisation nationale du travail unifiée, n'avait pas manqué de garder ses particularités : ici, ce qui frappait, c'étaient les relations d'organisation entre le dépôt principal et son annexe banlieue, située dans la gare souterraine.

Par exemple, vers midi, le coursier nous apportait, la feuille banlieue exprimant les besoins en personnel dont cette annexe avait besoin -, on sentait un lourd différend dans ces deux entités pourtant sous l'autorité d'un même chef d'établissement qui semblait asseoir son autorité sur ces petits rituels de dictateur. Quant à moi, j'acceptais difficilement ces anomalies très gênantes pour le travail et surtout génératrices d'un gâchis inacceptable. Certains jours, il fallait fournir douze personnes pour le lendemain matin. Je comptais bien changer tout cela par une programmation commode et adéquate ; mais il fallait se conformer aux usages que les collègues avaient adoptés. Et, après tout, comme j'étais venu avec d'autres objectifs, le mieux était d'attendre patiemment les épreuves qu'on voulait me faire subir.

L'autre difficulté consistait à gérer les périodes de pointe de février, pour les départs aux sports d'hiver. Un vendredi soir, veille de départ de la zone parisienne, une batterie de cinquante trains supplémentaires était à équiper. Or, mon chef direct, récemment nommé chef de dépôt mouvement, avait signé la programmation ; il n'avait pas conscience et moi non plus, de cette particularité d'organisation demandant des moyens exceptionnels en

personnel. Heureusement, André Dumont - un ancien -m'alerta un peu tard, mais je le remercie de l'avoir fait ; sinon je me rends compte que j'aurais eu à assumer l'erreur ayant pour conséquence de demander le secours des autres dépôts et de supprimer des trains de fret. Je me demande si ce n'est pas un piège que l'on m'avait tendu dans ce curieux dépôt parsemé de quelques personnes aux agissements douteux, jaloux de leurs prérogatives. Pour les dépôts d'une même région, le chacun pour soi prévalait. Je m'aperçus que le dépôt de Laroche que je venais de quitter aurait pu fournir au moins vingt conducteurs dans une telle situation. C'est vraiment de la rivalité mal placée ; les habitudes, les influences de certains chefs d'établissement qui se sont établies au fil des années, prouvent que les dirigeants de la région avaient peu d'autorité sur les établissements qu'ils commandaient.

Il n'y avait donc pas de synergie pour assurer le service dans le meilleur esprit. Paris et Villeneuve se livraient une guerre fratricide. Quant au petit dépôt de Laroche, il n'était habituellement pas question de lui offrir des trains nobles.

La routine s'installa vite, il y avait plus de six mois que j'étais dans ce poste que j'espérais provisoire. Je ne savais pas ce qui se décidait à la direction, mais le chef d'établissement devait batailler ferme avec la direction régionale pour remplacer Gaby Jacquot qui venait d'être nommé inspecteur pour renforcer la mise en place du TGV, ce tout nouveau train rapide qui avait besoin de toute l'attention de la SNCF. Au début de 1980, lors de la réunion mensuelle, le chef d'établissement annonça les nouvelles : « Reure passe CTRA, en ligne au TGV, ce n'est pas moi qui l'ai décidé ». Cela voulait tout dire. Pas un commentaire dans la salle. Je savourais l'instant, juste retour, car tant de

personnel notamment de la région parisienne était venu à Laroche, retardant d'autant mon avancement.

Tout en étant chef de feuille, je participais à une école de formation complémentaire. Il s'agissait de l'étude de l'engin moteur TGV 23000 ; sur le même banc d'école, j'avais l'honneur d'être le voisin de Monsieur Leclerc du Sablon, grand patron à la Traction, qui venait s'informer de façon humble mais efficace.

Grâce aux dons pédagogiques du grand Gaby et de sa parfaite connaissance de l'engin, le TGV n'eut presque plus de secrets pour nous. Loin de la BB 8100, c'étaient deux locomotives spéciales (type BB 22200), reliées en unité multiple avec des avancées techniques importantes : l'électronique de puissance et surtout les moteurs indépendants les uns des autres, pouvant s'isoler automatiquement, en cas de défaut ; alors qu'auparavant, l'avarie d'un moteur nécessitait l'arrêt pour se dépanner. Quelle évolution, quels progrès, quand je repense au développement rapide de ce TGV ! On commença, forts de nos 331 km/h avec deux locomotives différentes, à pousser les investigations sur du matériel léger. D'abord avec un autorail X 4500 auquel on adjoignit une turbine d'hélicoptère, ce qui permit d'atteindre 200 km/h. On construisit une rame prototype munie de deux turbines : résultat : 300 km/h. Enfin, deux rames de présérie arrivèrent en 1979, après le succès du prototype électrique Z 7002, familièrement appelé « Zébulon » qui démontra l'excellence de sa nouvelle transmission à cardans.

L'école se poursuivait par l'étude théorique de la ligne nouvelle à grande vitesse qui permet un grand débit de circulation. C'est pourquoi un haut degré de fiabilité était recherché. Une sélection minutieuse des

conducteurs qui devront appliquer des procédures de dépannage et de réglementation à la lettre. Le CAB signal (signalisation d'espacement ramenée en cabine grâce à des capteurs placés sur la voie) dont on parlait tant depuis des années était enfin là. En effet, on considérait qu'il serait difficile d'observer des signaux latéraux fixes sur la voie par tous les temps, à grande vitesse ; mais l'important, c'est le contrôle de la vitesse et l'espacement des trains qui permet en toutes circonstances, une fiabilité totale.

Pendant ce temps, dans la plaine d'Alsace, les deux premières rames attelées en unité multiple procédaient aux premiers réglages et montées en vitesse avec des procédures spéciales pour rouler en sécurité sur une ligne classique offrant un profil parfait, sans rampe ni courbe et à proximité de son lieu de naissance : les ateliers Alsthom de Belfort. J'ai eu le plaisir de faire un parcours, invité par M. Cossidé, ce très grand technicien des moteurs électriques utilisés au chemin de fer.

Avec un tel matériel, la vitesse n'est absolument pas impressionnante ; toutefois, la traversée de la gare de Sélestat couverte d'une marquise, à 220 km/h, en courbe, où une foule de curieux était massée contre des barrières, était très spectaculaire et émouvante.

Je rentrai de plein pied dans un nouveau monde extraordinaire, une époque passionnante commençait.

D'abord, la formation des conducteurs ; lorsque j'arrivai, une poignée de ceux-ci était formés, ils avaient commencé à « essayer les plâtres », je les avais suivis lorsque j'étais chef de feuille : des tournées d'endurance (circulations sans voyageurs) étaient programmées mais très souvent annulées pour des défauts

de mise au point. Je me souviens de ces conducteurs dépités d'être allés à Villeneuve et revenir : train d'essai supprimé !

Il fallut, alors assurer la formation de plus en plus de conducteurs, car les rames sortaient, la chaîne était lancée. Il fallut créer des supports de formation : pour le matériel, Gaby avait bâti un canevas avec des schémas très simplifiés et très clairs, d'un grand secours pour la pédagogie. Mais le dépannage de ce nouveau matériel devait se faire sans arrêter le train ; ce qui nécessitait l'étude de procédures à appliquer de mémoire. Les conducteurs travaillaient d'arrache-pied, se groupaient et répétaient inlassablement leur leçon : en cas de disjonction, réenclencher ; si une nouvelle disjonction se reproduisait, il fallait commuter c'est-à-dire appuyer deux secondes sur le célèbre « BPCOM.AUX », continuer avec les appareils valides, aviser le régulateur, lui faire connaître les conditions de continuation, prendre des notes sur les circonstances de l'avarie, annoter le carnet de bord pour que l'atelier puisse intervenir dans les meilleures conditions, aviser le régulateur par radio, annoter la feuille de route (bulletin de traction). Ces cas n'étaient pas rares et nous eûmes, les CTRA, vite fait de provoquer ces pannes de façon fictive, pour aguerrir les conducteurs.

La grande nouveauté fut le cab-signal. Alors, pour la première fois, eut lieu au dépôt du Charolais une réunion passionnée avec des collègues de la direction, du réseau Sud-Est, de la région et les CTRA du dépôt, les chefs de proximité, qui allaient inventer une pédagogie adaptée pour nos conducteurs. Chacun lit son exposé ; restèrent Gaby, Jacques et moi, avec papier à dessin, ciseaux et crayons de couleur, pour confectionner des maquettes pédagogiques afin de faire assimiler, avec ces moyens, le cab-

signal aux conducteurs. Un peu plus tard, la direction du matériel, de concert avec la direction du transport, nous construisit un simulateur de pannes techniques et d'apprentissage au cab-signal, permettant de réagir aux situations anormales. Ce simulateur, unique pour le TGV Sud Est, bien que rustique au regard des simulateurs informatisés d'aujourd'hui, fut une aide très réussie et utile à la formation. Il était constitué de véritables pièces et modules des motrices TGV (manomètres, indicateurs de vitesse, manipulateurs de traction et de frein et surtout des modules électroniques du CAB signal).

Et le balai infernal pouvait commencer : détection des conducteurs, formations, examens, accompagnements des conducteurs, réceptions des rames TGV, accompagnements de personnalités et bien d'autres choses encore.

Le choix des premiers conducteurs était conditionné par l'âge. Il fallait en effet qu'entre le moment de leur formation et la mise en service commerciale du TGV, ils aient à produire quelques années de conduite, ce qui excluait de très bons conducteurs âgés seulement de quarante-cinq ans. Quant à leurs qualités, on n'eut que l'embarras du choix. Avec l'accession à la conduite des TGV, la motivation devint extraordinaire et fit l'objet de nombreux commentaires dans le milieu de la traction. La direction avait bien pris soin d'établir qu'un kilomètre parcouru sur ligne à grande vitesse ne serait pris en compte que pour 2/3, par rapport aux lignes classiques, ce qui décevra et amènera de chaudes polémiques entre conducteurs. En effet, le conducteur TGV doit consentir un gros effort pour acquérir de nombreuses connaissances nouvelles. Il estime qu'il doit être récompensé en conséquence. Mais la prime de traction est une somme globale répartie entre

tous les conducteurs, en fonction du nombre de kilomètres parcourus en tête des trains. Les tégévistes fondèrent un groupement amical, inter-réseaux et même international, pour faire entendre leur point de vue ; mais durent se contenter de sorties touristiques, n'empêchant pas d'exprimer des réflexions, des mises au point sur des thèmes chers à leurs préoccupations, décrits dans une belle revue mensuelle.

Les premiers recrutés furent rarement contestés ; il y eut le droit de veto du patron qui avait une rancune envers tel ou tel, peut-être parce qu'il avait une fonction syndicale impliquant un comportement un peu trop vindicatif ; mais qu'importe, nous prenions en main les candidats proposés, qui suivaient et réussissaient ; sinon, ils retournaient dans leur précédent service. Cela ne m'a jamais empêché d'aider, de donner des heures de rattrapage sur mon temps pour celui qui en manifestait le désir, quelles que soient ses opinions ou toute autre considération.

Après les années de balbutiement que j'ai connues et que j'ai un peu décrites, la pédagogie des enseignants, les supports, qu'ils soient écrits ou réalisés sous forme de maquettes ou de simulateurs, ont contribué à rendre profitable cette période de formation. Cette phase se passa bien ; c'était un réel plaisir d'enseigner dans ces conditions à des candidats bien préparés et motivés. J'ai rarement vu dans ma carrière une telle période de travail sérieux, sans contestation. Pourtant, ils ont souffert tous ces gaillards plus ou moins jeunes animés d'un désir de réussir dans un climat d'entente et de coopération.

Cette formation complémentaire était spéciale ; le futur conducteur devait prouver une bonne expérience à la conduite des trains classiques les plus rapides et avoir un

dossier convenable, indispensable pour obtenir les garanties qu'il est normal d'offrir à nos clients.

La formation continue est celle qui donne au conducteur un niveau de savoir répondant à des normes précises et de maintenir ce niveau. Ce savoir se diluerait sans un entretien continu, bien que l'expérience acquise et affinée par la pratique tende à asseoir le savoir-faire et progressivement le savoir-être, qui est un bagage indispensable à la qualité du conducteur.

La réalisation de cette formation continue s'accompagne d'un perfectionnement en ligne quatre fois par an. Ce qui était nouveau, souhaité et qui s'est bien réalisé, c'est la facilité avec laquelle les conducteurs ont accepté de subir en ligne des contrôles permanents.

Il est vrai que tous les gars dont j'avais la charge savaient qu'ils étaient gardiens d'un savoir important risquant de vite s'oublier. Et quoi de plus rassurant que de se faire tester, de faire le point tous les trois mois ? D'autant qu'ils avaient parfaitement compris que notre rôle était bien de les aider, ce qui se passait effectivement dans un climat de confiance absolue. On est très loin du petit chef, comme à l'armée qui est

institué pour en faire baver, maintenir une pression, qui n'est plus de mise et qui est remplacée par des rapports confiants.

La formation continue, c'est aussi les journées en salle et quelquefois sur le terrain, en séances spéciales.

On a pratiqué de deux façons ; il avait semblé tout d'abord logique de ne regrouper que des mécaniciens de TGV. C'était très productif, mais ressemblait à une grosse révision très studieuse, dans sa spécialité.

Il vint alors l'idée à Alain, de mélanger les conducteurs dans le but avouable de faire jouer aux tégévistes un rôle stimulant. Grâce à la complexité du TGV, ils comprirent le bénéfice à en attendre, d'autant que si le guide de dépannage ne trouvait pas la solution, la responsabilité de l'agent de conduite ne pouvait être engagée. Avec les engins modernes, la panne, pour être traitée, demande un effort cérébral structuré -, en effet, au début de la conduite des locomotives électriques, le dépannage se faisait : soit de mémoire, soit avec des « pense-bêtes » que chacun avait pris soin

## Quelques citations :

" L'apéritif a été inventé pour les hommes...  
afin de donner aux femmes le temps de dresser la table!"

Il ne faut pas vendre la charrue avant d'avoir tué les bœufs.  
Il ne faut pas se coucher sur la peau de l'ours avant de l'avoir tué.  
Il n'y a jamais loin de la croupe aux lèvres.  
Il n'y a pas de fumée sans indiens.

# SOLUTIONS AUX JEUX

## MOTS CROISÉS :

### MELI MASQUE :

Toujours Assis

|    | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1  | B | A | I | G | N | E | U | R | S |
| 2  | I | N | N | E | E |   | N | I | E |
| 3  | O | S | E | R |   | D | I | O | R |
| 4  | D |   | R | E | T | I | F |   | I |
| 5  | E | S | T |   | E | V | I | A | N |
| 6  | G | U | E | R | R | I | E | R | E |
| 7  | R | I |   | A | R | N |   | M | E |
| 8  | A | T | A | V | I | S | M | E |   |
| 9  | D | E | D | I | T |   | O | S | T |
| 10 | A | S | A |   | O | U | I |   | I |
| 11 | B |   | P | L | I | S | S | E | E |
| 12 | L | U | T | E | R |   | I | O | N |
| 13 | E | T | E | T | E | M | E | N | T |

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | 2 | 9 | 6 | 6 | 8 | 7 | 5 | 1 |
| 8 | 7 | 1 | 2 | 5 | 9 | 4 | 3 | 6 |
| 6 | 5 | 4 | 1 | 3 | 7 | 9 | 8 | 2 |
| 5 | 1 | 7 | 3 | 4 | 2 | 6 | 9 | 8 |
| 2 | 8 | 3 | 7 | 9 | 6 | 5 | 1 | 4 |
| 4 | 9 | 6 | 8 | 1 | 5 | 2 | 7 | 3 |
| 9 | 4 | 8 | 6 | 7 | 1 | 3 | 2 | 5 |
| 1 | 6 | 5 | 9 | 2 | 3 | 8 | 4 | 7 |
| 7 | 3 | 2 | 5 | 8 | 4 | 1 | 6 | 9 |

## SUDOKU :

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | 2 | 6 | 8 | 7 | 3 | 9 | 1 | 4 |
| 1 | 8 | 3 | 5 | 4 | 9 | 7 | 6 | 2 |
| 4 | 9 | 7 | 1 | 2 | 6 | 5 | 8 | 3 |
| 3 | 1 | 5 | 2 | 6 | 4 | 8 | 7 | 9 |
| 2 | 6 | 9 | 7 | 3 | 8 | 1 | 4 | 5 |
| 8 | 7 | 4 | 9 | 5 | 1 | 2 | 3 | 6 |
| 7 | 4 | 1 | 3 | 9 | 5 | 6 | 2 | 8 |
| 6 | 5 | 8 | 4 | 1 | 2 | 3 | 9 | 7 |
| 9 | 3 | 2 | 6 | 8 | 7 | 4 | 5 | 1 |